



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

9. Stück

Wien, am 1. September 1963

Jahrgang 1963

Inhalt: 43. Zusammenarbeit  
44. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
45. Etwas für jeden  
46. Fremdsprachen  
47. Unfallverhütung

## 43. Zusammenarbeit

Am 6. August 1963 um 16.19 Uhr entgleisten zwischen den Bahnhöfen Pöchlarn und Ybbs a. d. Donau 6 Wagen des mit 110 km/h fahrenden „Rot-Weiß-Kurier“ D 225. Sie bohrten sich tief in das Schotterbett ein. 14 Reisende wurden verletzt, beide Streckengleise verlegt, 400 m Oberbau schwer beschädigt und ein Fahrleitungsmast geknickt.

Durch sofortige und umfassende Meldung über das Ereignis waren die zur Einleitung der Hilfsmaßnahmen zuständigen Stellen rasch in der Lage, alles Nötige zu veranlassen. So konnte nach Erster Hilfeleistung unverzüglich Abbeförderung der Verletzten in das Krankenhaus erfolgen. Für die Aufgleisung der Fahrzeuge wurden 3 Hilfszüge an die Unfallstelle beordert, die durch vorbildliches Zusammenwirken in außergewöhnlich kurzer Zeit an der Unfallstelle eintrafen.

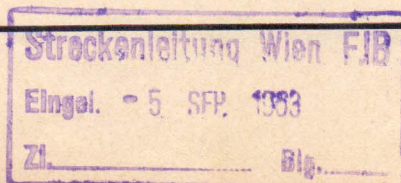
Die zur Überwachung des Zugverkehrs zuständigen Stellen konnten durch sofortige Umleitungsmaßnahmen und Errichtung von Schienenersatzverkehr für die Beförderung der Reisenden sorgen.

Obwohl drückende, ermüdende Hitze die Aufgleisungs- und Instandsetzungsarbeiten außerordentlich erschwerten, haben Pflichteifer, Hingabe und Opfermut der Beteiligten es ermöglicht, schon nach 11 Stunden ein Gleis für die Aufnahme des durchgehenden Verkehrs frei und fahrbar zu machen.

Aufgleisung sowie Schadensbehebung haben von den Beteiligten äußerstes Maß an Pflichtbewußtsein und Einsatzbereitschaft abverlangt und ihre Körperkraft außerordentlich beansprucht. Vorbildlicher Korpsgeist bewirkte eine Leistung, auf die wir stolz sein können!

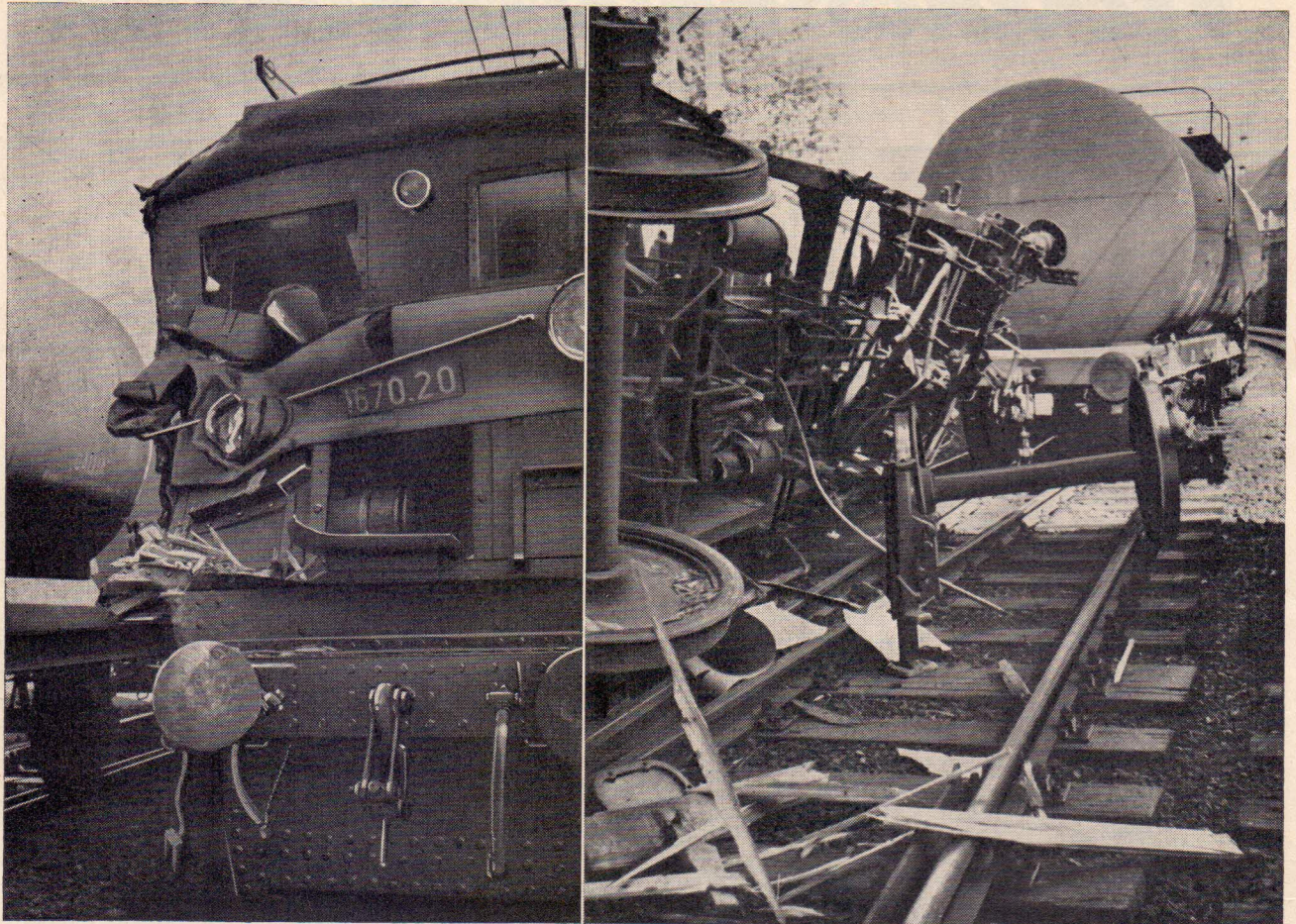
## Dienststellenvorstände!

Auch Fernsprechvermittlern und Auskunftsbediensteten muß Gelegenheit geboten sein, die Verkehrs-Unterrichtsblätter zu lesen. Sie haben die Kenntnisnahme gleichfalls mit ihrer Unterschrift zu bestätigen!



## Das ist das Ergebnis

[Zusammenstoß eines ausfahrenden Gütereilzuges mit Tfz; Entgleisung dreier Güterwagen, davon einer umgestürzt und zertrümmert; Beschädigung des Tfz und zweier weiterer Güterwagen; Unterbrechung der zweigleisigen Hauptbahn von 10.13 Uhr bis 15.50 Uhr (Gleis 2) bzw. 22.53 Uhr (Gleis 1); Sachschaden: Etwa S 200.000!],

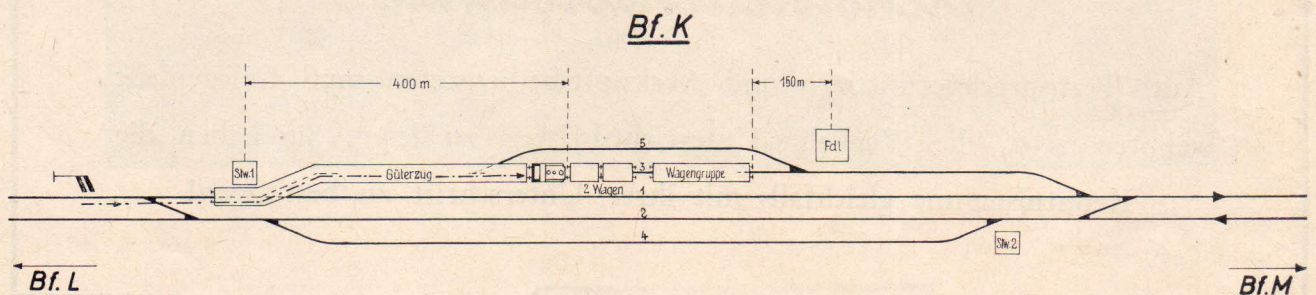


**wenn**

ein in Stellung „Verschub verboten“ zeigendes Verschubsignal unerlaubt überfahren wird.

### 44. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) 2 Zugzusammenstöße innerhalb von 9 Minuten!

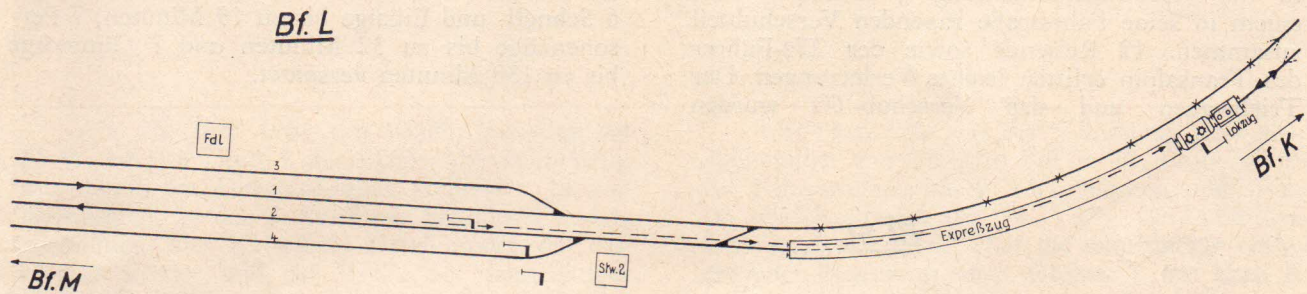


Am 12. Juni 1963 um 20.50 Uhr war im Bf K. ein Güterzug aus Gleis 3 ausgefahren. Der Zug hatte Verschubarbeiten durchgeführt, 11 Wagen auf Gleis 3 abgestellt und war ergänzt worden. Der Fdl und die Wärter der Stellwerke 1 und 2 wußten von den Verschubarbeiten auf Gleis 3; die 3 Bediensteten nahmen nach Ausfahrt des Güterzuges an, Gleis 3 sei geräumt worden.

Um 0.03 Uhr des 13. Juni 1963 wurde ein Güterzug vom Fdl des Nachbarbf L. abgemeldet. Wegen Verspätung des Güterzuges nahm der Fdl in K. eine Einfahränderung auf Gleis 3 vor, um einen fälligen Expreszug vorfahren zu lassen und gab die Einfahrt nach Gleis 3 blockmäßig frei. Keiner der 3 Bf-Bediensteten bemerkte die Besetzung dieses Gleises im Prüfbereich des Fdl.

Der Güterzug, dem die geänderte Einfahrt durch die Stellung „Vorsicht“ des Einfahrsignales angezeigt worden war, fuhr um 0.10 Uhr mit nur etwa 15 km/h ein und stieß verhältnismäßig leicht mit den abgestellten Wagen zusammen; trotzdem entgleisten die ersten 2 Güterwagen, wurden ineinandergeschoben und schwer beschädigt.

Da die entgleisten Wagen in den lichten Raum des Gleises 1 ragten und der Güterzug nicht vollständig eingefahren war, vereinbarten die beiden Fdl für den fälligen Expreszug das Fahren auf dem falschen Gleis 2 zwischen L. und K. Keiner der beiden dachte dabei an den Lokomotivzug, der unterdessen um 0.07 Uhr vom Bf K. auf Gleis 2 nach Bf L. abgefahren war.



Im Bf L. ereignete sich nun folgendes:

Der Expreszug war wegen des bevorstehenden Fahrens auf dem falschen Gleis nach Gleis 2 eingelassen und nach Befehlsbeigabe und Verständigung über die Untauglichkeit des Ausfahrsignals um 0.19 Uhr abgefertigt worden. Während der Ausfahrt bemerkte der Tzf-Führer auf seinem Fahrgleis in einem Linksbogen das Zugspitzensignal des vom Bf K. gekommenen und beim haltzeigenden Einfahrtsignal haltenden Lokomotivzuges. Trotz sofortiger Schnellbremsung war der Zusammenstoß, der mit etwa Schrittgeschwindigkeit erfolgte, nicht zu verhindern. Dabei erlitt der Tzf-Führer des Lokomotivzuges Verletzungen; beide Triebfahrzeuge wurden beschädigt. Der Expreszug setzte nach Stellung eines Ersatz-Tzf seine Fahrt mit 107 Minuten Verspätung fort. Der zweigleisige Verkehr zwischen L. und K. konnte um 6.40 Uhr wieder aufgenommen werden.

Beide Zusammenstöße kamen durch eine Reihe von Fehlhandlungen zustande:

Der Fdl des Bf K., dem vom Verschubleiter des Güterzuges keine Mitteilung über die auf Gleis 3 abgestellten Wagen zugekommen war, der selbst aber die ihm obliegende Verschubauf-

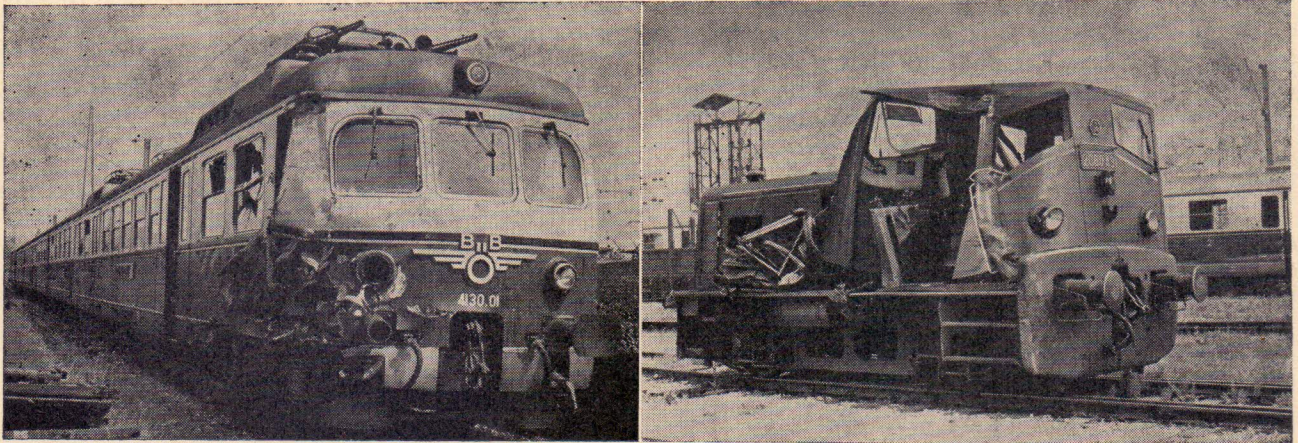
sicht nicht ausübte, hatte keine Ahnung von dem 150 m von der Fahrdienstleitung entfernt stehenden, im Mondlicht gut sichtbaren Wagen. Natürlich unterblieb die Anlegung von Hilfssperren sowie des Schildes „Gleis besetzt“; eine Fahrstraßenprüfung für den vom Bf L. kommenden Güterzug erschien ihm scheinbar überflüssig.

Dem Wärter des Stellwerkes 1 muß gleichfalls oberflächliche Dienstesausbübung vorgeworfen werden. Er hätte bei einiger Aufmerksamkeit die Besetzung des Gleises 3 im Prüfbereich des Fdl erkennen müssen, wenn auch — so sagte er — leichte Nebelschwaden bei der Fahrstraßenprüfung seine Sicht behinderten.

Beide Fdl hatten zu dem Zeitpunkt, als das Fahren auf dem falschen Gleis vereinbart wurde, auf den Lokomotivzug, für den überdies kein Fahrsignal gegeben worden war, vergessen. Dadurch wurde auch das Vereinbaren der Kreuzung des Lokomotivzuges mit dem Expreszug im Bf L. unterlassen.

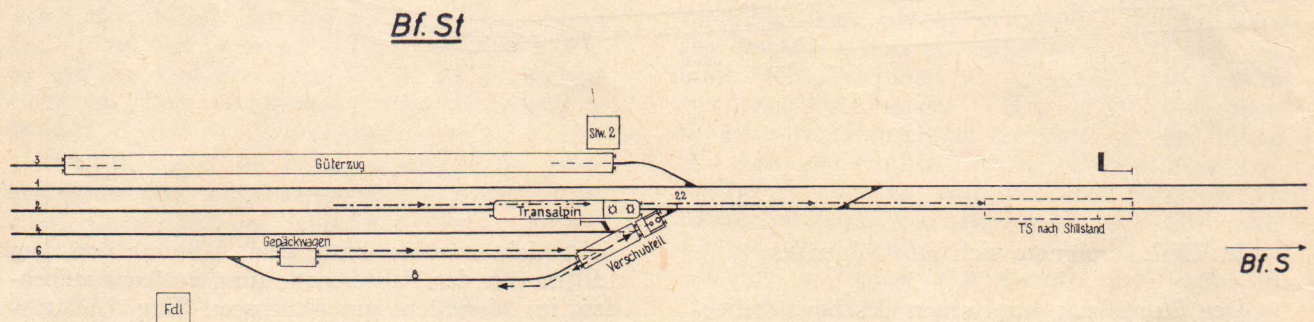
Dem Wärter im Stellwerk 2 des Bf L. muß vorgehalten werden, daß er sich nicht um die Reihenfolge der Züge und um den Verbleib des fälligen Lokomotivzuges (Regelzug) erkundigte, als er über das Fahren auf dem falschen Gleis verständigt wurde.

## b) Zusammenstoß des „Transalpin“ mit Vershubteil



Am 15. Juni 1963 um 14.52 Uhr stieß im Bf St. Triebwagenschnellzug „Transalpin“ mit einem in seine Fahrstraße ragenden Vershubteil zusammen. 12 Reisende sowie der Tfz-Führer des Transalpin erlitten leichte Verletzungen. Der Triebwagen und das Vershub-Tfz wurden

schwer beschädigt. Das Vershub-Tfz entgleiste mit allen Achsen. Durch den Unfall wurden 6 Schnell- und Eilzüge bis zu 19 Minuten, 7 Personenzüge bis zu 32 Minuten und 7 Güterzüge bis zu 130 Minuten verspätet.



Gegen 14.45 Uhr wurde im Bf St. mit der Bildung eines Triebwagenpersonenzuges begonnen. Hierzu fuhr das Vershub-Tfz mit einem Beiwagen von Gleis 8 nach Gleis 6, um von dort einen zweiten Beiwagen zu holen und um gleichzeitig einen in diesem Gleis stehenden Gepäckwagen vorzuziehen. Anschließend sollte mit den 2 Wagen nach Gleis 8 gefahren werden. Der Fdl war von der geplanten Vershubbewegung durch den Vershubleiter in Kenntnis gesetzt worden. Noch während die auf Gleis 6 stehenden Wagen angekuppelt wurden, gab der Fdl die Durchfahrt für den Triebwagenschnellzug auf Gleis 2 frei.

Wiewohl sich das Ausfahrtsignal für den Triebwagenschnellzug bereits in Freistellung befand und die Stellung der Weiche 22 einwandfrei zu erkennen war, gab der Vershubleiter Handsignal zur Fahrt aus Gleis 6; der Tfz-Führer kam dem Auftrag widerspruchslos nach.

Der Wärter des Stellwerkes 2 konnte die gefährdende Vershubbewegung vorerst nicht sehen, da ihm die Sicht durch einen einfahrenden Güterzug genommen war. Als der Bedienstete die Gefahr erkannte, stellte er sofort das Ausfahrtsignal auf „Halt“ und gab Haltsignale.

Der Tfz-Führer des „Transalpin“ sah das in seine Fahrstraße hineinragende Vershub-Tfz auf zirka 200 m Entfernung und leitete Schnellbremsung ein, wodurch die Geschwindigkeit von 100 km/h auf zirka 70 km/h verringert werden konnte; dann erfolgte der Zusammenstoß. Der Triebwagenschnellzug kam in Höhe des Einfahrtsignals der Gegenrichtung zum Stillstand.

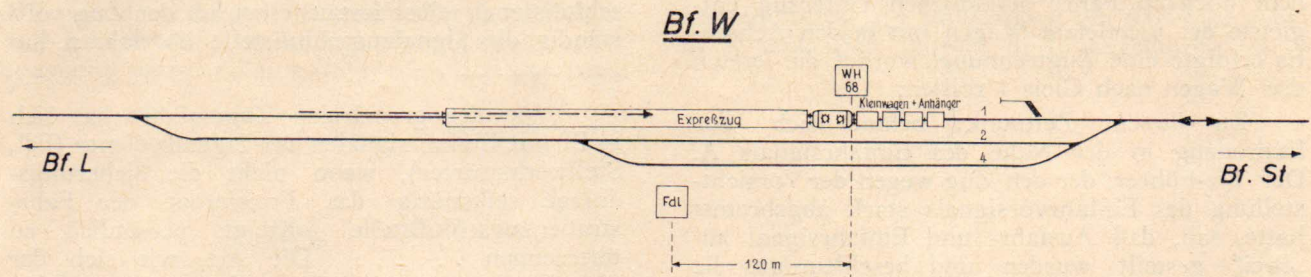
Punkt 58 der DV V 3 besagt u. a.: „Für die rechtzeitige Anordnung der Verschubeinstellung ist der Fdl verantwortlich.“

Der Fdl des Bf St. hielt es für unnötig, eine solche Anordnung zu treffen, da es sich um eine täglich vorzunehmende Vershubarbeit und um einen Regelzug handelte. Diese Einstellung zeigt, welche verhängnisvolle Folgen die Gewohnheit haben kann, wiederkehrende Vershubvorgänge ohne Bedachtnahme auf die Vorschriften ganz automatisch durchzuführen.

Der Vershubleiter meinte, es könne der geplanten Vershubbewegung kein Hindernis ent-

gegenstehen. Daher überzeugte er sich auch nicht von der Stellung der Weiche 22, bis zu der gefahren werden mußte, noch bemerkte er, daß das Ausfahrtsignal „Frei“ zeigte. Der Tfz-Führer kam dem Auftrag des Vershubleiters bedenkenlos nach, wiewohl er an der Spitze des Vershubteiles war und dadurch gute Sicht nach vorne gegeben war.

c) Anfahren eines Schnellzuges an einen Motorbahnwagen



Am 25. Juni 1963 um 15.00 Uhr stieß im Bf W. ein auf Gleis 1 durchfahrender Schnellzug mit einem im Durchfahrgleis stehenden Motorbahnwagen, an den 3 Anhänger gekuppelt waren, zusammen. Der Kl wurde zertrümmert, die Anhänger schwer und das E-Tfz des Schnellzuges leicht beschädigt. Verletzt wurde niemand. Der Schnellzug setzte nach Umstellen auf Gleis 2 die Fahrt mit 56 Minuten Verspätung fort.

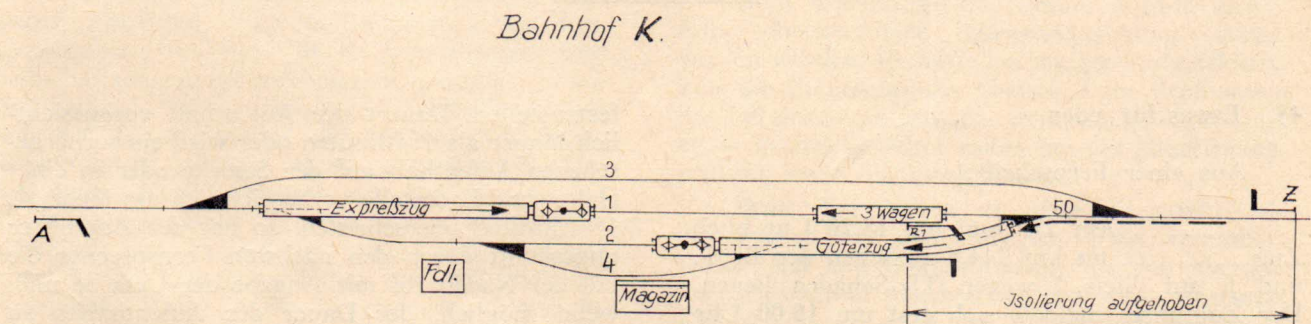
Hergang:

Um 14.54 Uhr traf im skizzierten Bf der Kl von St. kommend auf Gleis 1 ein und hielt in Höhe des Wärterhauses 68 — 120 m von der Fahrdienstleitung entfernt — an.

Um 14.52 Uhr war der Schnellzug vom Bf L. abgemeldet worden. Der Fdl in W. unterließ es, die Fahrstraßenprüfung vorzunehmen und stellte im Mittelstellwerk um 14.55 Uhr Ein- und Ausfahrtsignal auf „Frei“. **Auf die unmittelbar vorher erfolgte Besetzung des Gleises 1 mit dem Kl hatte er vergessen!!!**

Der Tfz-Führer des mit etwa 70 km/h anrollenden Schnellzuges bemerkte auf zirke 200 m Entfernung die Besetzung seines Fahrgleises und leitete Schnellbremsung ein. Er gab auch Achtungssignale, wodurch die Begleiter des Kl gewarnt wurden. Das Anfahren erfolgte mit zirka 15 km/h.

d) Einfahrt eines Expreszuges auf besetztes Gleis



Der skizzierte Bf besitzt ein Drucktastenstellwerk der Bauart DRS. Wegen Oberbauarbeiten war die Isolierung der Gleise zwischen Einfahrtsignal Z und Ausfahrtsignal R ausgeschaltet. Der Fdl hatte daher die grenzfreie Einfahrt der Züge sowie das Freisein der Fahrstraße

(Fahrstraßenprüfung) in diesem Abschnitt durch **Augenschein** festzustellen. Die Fahrstraßenauflösung erfolgte nicht selbsttätig wie beim Ordnungszustand der Anlage sondern durch Betätigen der Fahrstraßenrücknahmetaste durch den Fdl.

